

## **ИНТЕГРАЦИЯ АВИАКОМПАНИЙ В ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩУЮСЯ СИСТЕМУ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

### **AIRLINES INTEGRATION IN A RAPIDLY DEVELOPING SYSTEM OF INTERNATIONAL PASSENGER AIR TRANSPORTATION**

Air transport is one of the most rapidly developing branches of a world economy. Experts from the Brookings Institution and George Mason University have estimated that consumers save some \$19.4 billion per year thanks to the lower fares resulting from a competitive airline marketplace. The passenger traffic of Russian airlines has increased by 26.2% to 56.9 million passengers in 2010 breaking the 18-years record.

Interaction within airline alliances became an essential condition of operating within the globalised market. Consolidation allows carriers to get rid of excessive competition, optimize the network, organizational structure and strengthen their position in the market.

Воздушный транспорт является одной из наиболее быстро и динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе. В настоящее время у многих перевозчиков, достаточно давно функционирующих на рынке, возникает и продолжает развиваться проблема выживаемости, обостряемая конкурентной борьбой за пассажиров между различными видами транспорта, а также приходом, так называемых, бюджетных авиалиний и выполнением ими рейсов по уже имеющимся направлениям. В таких условиях необходимо серьезно задумываться о конкурентоспособности данных предприятий и оказываемых ими услуг и возможностях, предоставляемых консолидацией авиакомпаний.

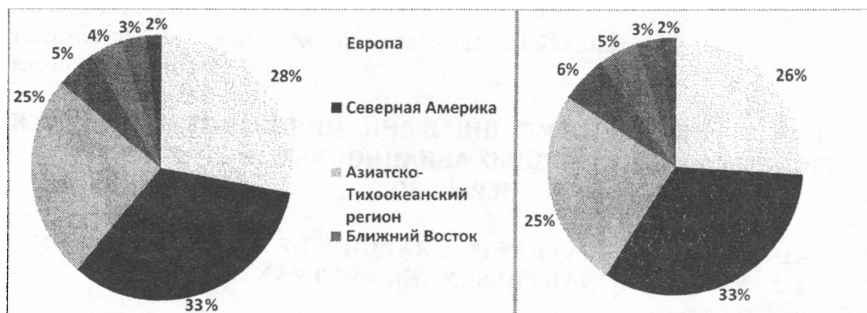
По итогам 2009 года крупнейшими географическими регионами по объемам пассажирских авиаперевозок являлись: - Северная Америка: 33%; - Европа: 26%; - Азиатско-Тихоокеанский регион: 25%. Доля России в мировом объеме пассажирских авиаперевозок составляет 2,5% (122,5 млрд. пасс. км), при этом на долю РФ приходится около 83% от общего объема авиаперевозок авиакомпаниями стран СНГ<sup>2</sup>.

Сегментация мирового рынка авиаперевозок по регионам в 2008-2009 гг. представлена на рисунках 1 и 2.

---

<sup>1</sup> **Матвеева Анастасия Вячеславовна** - аспирант кафедры мировой экономики Уральского Государственного Экономического Университета.

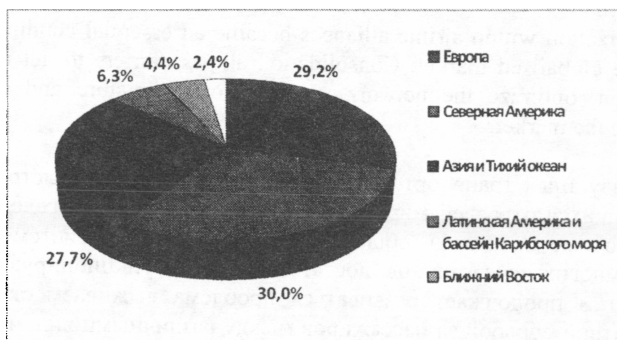
<sup>2</sup> Годовой доклад международной организации гражданской авиации (ICAO). – 2009. – С. 8. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.icao.int/annualreports](http://www.icao.int/annualreports).



**Рисунок 1 – Сегментация рынка авиаперевозок в мире в 2008 г.<sup>1</sup>**

**Рисунок 2 – Сегментация рынка авиаперевозок в мире в 2009 г.<sup>1</sup>**

Сегментация мирового рынка по количеству перевезённых пассажиров авиакомпаниями государств – членов ИКАО в 2010 году представлена на рисунке 3.



**Рисунок 3 – Сегментация мирового рынка авиаперевозок в 2010 году.**

По данным Международной ассоциации авиатранспорта (IATA) спрос на пассажирские авиаперевозки в 2010 году в Азиатско-Тихоокеанском регионе вырос на 9%, в Европе - на 5%, в Северной Америке - на 7,4%, на Ближнем Востоке - на 17,7%, в Латинской Америке - на 13,2%, в Африке - на 12,2%. Также выходит на первый план резкий рост цен на нефть. Еще одна тенденция, которую также следует отметить - глобальное смещение авиаиндустрии на восток<sup>1</sup>.

Общий объём международных и внутренних перевозок авиакомпаний государств – членов ИКАО в 2010 г. составил 2,56 млрд. пассажиров<sup>2</sup>.

Безусловно, важным вопросом является масштаб необходимого государственного регулирования отрасли. Положительные результаты дерегулирования авиаперевозок в США в 1978 году позволили рассматривать

<sup>1</sup> International Air Transportation Association Annual Report 2011 [Electronic resource]. P.10. URL <http://www.iata.org/pressroom/Documents/annual-report-2011.pdf>.

<sup>2</sup> Годовой доклад Совета Международной организации гражданской авиации. – 2010. – С. 8 [Электронный ресурс]. Режим доступа : <http://www.icao.int/annualreports>.

рынок авиаперевозок как рынок состязательный. Целью программы являлось стимулирование конкуренции, что приводило к снижению входных барьеров, тарифов и лучшему сервису. Однако в настоящее время многие критики данного закона указывают на нестабильность в отрасли, большое количество сокращений и рост тарифов, в условиях ухудшения качества предоставляемых услуг. Несмотря на все критические замечания в адрес дерегулирования авиатранспорта оно принесло и продолжает приносить большую пользу среднестатистическому пассажиру. По оценкам экономистов из Института Брукингса и Университета имени Джорджа Мейсона, благодаря конкуренции на рынке авиаперевозок потребители ежегодно экономят примерно 19,4 миллиардов долларов из-за снижения цен на билеты<sup>1</sup>.

Рассмотрим современные тенденции развития мирового рынка авиаперевозок. Согласно данным Международной ассоциации авиатранспорта (IATA), в 2009 г. объем пассажирских авиаперевозок сократился в сравнении с 2008 годом на 3,5% (при среднем коэффициенте загрузки воздушных судов 75,6%), а объем грузовых – на 10,1%. Сокращение объемов авиаперевозок наблюдалось во всех регионах мира, за исключением Ближнего Востока. Однако данные IATA свидетельствуют о том, что пассажирооборот (количество пассажиров, умноженное на дальность их перелета) международных авиакомпаний вырос в 2010 году на 8,2%. Повышение спроса на авиаперевозки превысило рост мощностей авиакомпаний, составивший 4,4% в сфере пассажирских перевозок. Загруженность пассажирских рейсов в 2010 году увеличилась на 2,7 процентных пункта относительно 2009 года - до 78,4%.

2009 год стал самым убыточным в истории авиаперевозок. Совокупные чистые потери авиакомпаний составили 9,9 миллиарда долларов, так как возросли расходы при обвальном падении объемов перевозок<sup>2</sup>. Прибыль мировой пассажирской авиации в 2010 году составила 18 миллиарда долларов. Этот показатель является рекордным<sup>3</sup>.

В 2009 году на долю 10 крупнейших членов Международной ассоциации воздушного транспорта приходилось 25% мирового пассажиропотока. Для сравнения аналогичная доля мирового рынка контролируется всего четырьмя крупнейшими фармацевтическими компаниями<sup>4</sup>.

Рынок АПП России чрезвычайно динамичен. Начиная с 2000 года после более чем десятилетнего спада объемов пассажирских перевозок наступил период роста, в среднем на 9–10 %. За последние пять лет объем перевозок вырос на 60 %, при этом количество перевозчиков постоянно сокращалось (таблица 1). Данная тенденция свидетельствует, с одной стороны, о

<sup>1</sup> Poole, R.W. (Jr.) Airline deregulation: the unfinished revolution [Text] / R.W. Poole (Jr.), V. Butler // Regulation. 1999. Vol. 22, № 8. P. 44-51.

<sup>2</sup> International Air Transportation Association Annual Report 2010 [Electronic resource]. P.10. URL <http://www.iata.org/pressroom/Documents/annual-report-2010.pdf>.

<sup>3</sup> International Air Transportation Association Annual Report 2011 [Electronic resource]. P.8. URL : <http://www.iata.org/pressroom/Documents/annual-report-2011.pdf>.

<sup>4</sup> Is bigger better for consumers? [Electronic resource] : [International air transport association press release]. URL : <http://www.iata.org/pressroom/airlines-international/december-2010/Pages/is-bigger-better.aspx>.

расширении границ рынка, а с другой — об укреплении рыночных позиций отдельных авиаперевозчиков.

Практически все игроки российского рынка авиационных пассажирских перевозок — и лидеры, и аутсайдеры — «вышли» из «Аэрофлота — Советских авиалиний», единственной авиакомпании страны во времена СССР. После распада единственного государственного авиаперевозчика образовалось 393 авиакомпании, формирование которых происходило, как правило, по территориальному признаку: на базе бывших территориальных управлений гражданской авиации либо на базе объединенных авиационных отрядов, что предопределило, соответственно, и их позиции в структуре рынка АПП. Создавались маршрутные сети, аэропорты базирования, авиапарк. Формирование же рынка авиационных пассажирских перевозок европейских стран изначально происходило на основании конкурентной борьбы, и уже поэтому возможностей для соревновательной модели на зарубежном рынке значительно больше<sup>1</sup>.

**Таблица 1** – Обобщенные показатели развития рынка авиационных пассажирских перевозок Российской Федерации (1993–2010 гг.)

Год	Кол-во эксплуатантов	Кол-во выданных сертификатов (входов)	Кол-во аннулированных сертификатов (выходов)	Кол-во перевезенных пассажиров, млн. чел.	
				Всего	в том числе на международных воздушных линиях
1993	260	161	0		
1994	393	148	15		
1995	387	55	61		
1996	389	44	42	26,96	9,38
1997	362	37	64	25,10	9,12
1998	338	37	61	22,33	8,41
1999	328	26	36	21,47	7,14
2000	296	17	49	21,83	8,14
2001	267	7	36	25,07	10,04
2002	235	10	42	26,52	11,08
2003	216	5	24	29,42	12,31
2004	199	4	21	33,78	14,90
2005	182	4	21	35,09	15,89
2006	184	7	6	38,00	17,20
2007	179	7	12	45,11	20,86
2008	175	8	11	49,80	23,61
2009	167	10	18	45,11	21,28
2010	159	5*	12*	56,94	27,72

• За период с 11.01.2010 по 11.10.2010

Примечание. Таблица составлена на основе данных Росавиации, Транспортной клиринговой палаты, Федерального государственного унитарного предприятия «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации».

<sup>1</sup> Лукьянов, С.А. Рынок авиационных пассажирских перевозок России: квазиконкуренция или...? [Текст] / С.А. Лукьянов, Е.В. Тиссен // Вопросы экономики. 2007. № 11. С. 122.

По данным Федерального агентства воздушного транспорта российские авиакомпании по итогам 2010 года перевезли 56,94 млн. пассажиров, что на 26,2% превышает показатель 2009 года. Кроме того, результат прошлого года на 10,4% превышает показатель 2008 года, который был самым успешным в новейшей истории России. Такая динамика напрямую связана с расширением возможностей российских аэропортов. Следует отметить, что за последние два года федеральный бюджет вложил в модернизацию аэропортов порядка 47 млрд. рублей. Международными рейсами в 2010 году было перевезено 27,72 млн. человек, что на 30,3% больше, чем в 2009 году. Перевозки между Россией и странами СНГ увеличились на 23%, пассажиропоток на внутренних рейсах вырос на 22,6%. Процент занятости пассажирских кресел в 2010 году вырос на 3,9%, до 78,2%.

По данным Федерального Агентства Воздушного Транспорта, на 31 января 2011 года в России было зарегистрировано в Реестре эксплуатантов 160 авиаперевозчиков.

В таблице 2 представлены основные показатели деятельности пяти крупнейших российских авиакомпаний в 2010 г. Данные таблицы свидетельствуют об интенсивном росте основных показателей деятельности крупнейших российских авиакомпаний. Рынок авиационных пассажирских перевозок как результат условий конкуренции характеризуется довольно высоким уровнем концентрации. Следует отметить, что всего лишь на 5 авиакомпаний приходится свыше половины перевезенных пассажиров, а именно – 52%. При этом 35 российскими авиакомпаниями в 2010 году было перевезено 96,2% пассажиров. Аэрофлот занимает 23,6% рынка.

**Таблица 2 – Основные показатели деятельности крупнейших российских авиакомпаний в 2010 г.**

Авиакомпания	Пасс/оборот, млн пасс/км	% к предыдущему периоду	Кол-во пасс., млн чел.	% к предыдущему периоду	Коэффициент занятости пассажирских кресел, %	% к предыдущему периоду
Аэрофлот	34 777	133,8	11,286	128,9	77,2	107,7
Трансаэро	26 294	140,4	6,647	132,2	83,7	102,2
Сибирь	10 278	98,3	4,835	105,6	76,5	100,2
ЮТэйр	7 982	137,0	4,420	125,4	77,0	103,9
Оренбургские авиалинии	7 158	144,9	2,401	149,3	96,9	100,3
Итого по 5 авиакомпаниям	86 490	131,2	29,589	125,9	82,26	102,86
Уд.вес 5 авиакомпаний от общего объема по ГА, %	58,8	100,3	52,0	99,8	-	-

Источник: данные Федерального Агентства Воздушного Транспорта. Основные показатели работы гражданской авиации России за январь-декабрь 2009-2010 гг.

В уравнении (1) мы рассчитали отраслевой индекс Херфиндаля — Хиршмана, который дает оценку уровня концентрации в отрасли с учетом степени равномерности (неравномерности) распределения рыночных долей между отдельными авиакомпаниями.

$$HHI = \sum S_i^2, \quad (1)$$

где  $S_i$  — доля  $i$ -го предприятия (в процентах) в общем выпуске отрасли.

Значение индекса составило примерно 1070,49. При  $1000 < HHI < 1800$  рынок оценивается как умеренно концентрированный. Выявленная величина индекса показывает, что в соответствии с критериями У. Шепарда рынок авиационных пассажирских перевозок России представляет собой неплотную олигополию. Доля четырёх крупнейших авиакомпаний составляет 53,9%.

В то же время в авиационной отрасли встречается ситуация, когда аэропорт объединен в одно юридическое лицо с местной авиакомпанией, что зачастую затрудняет открытие новых маршрутов через этот аэропорт для других авиакомпаний.

Важным аспектом в секторе приватизированных объектов инфраструктуры остается вопрос о том, каким образом регулирующие органы должны влиять на вертикальную интеграцию аэропортов и авиакомпаний, которая зачастую приводит к потенциальному увеличению рыночной силы и антиконкурентному поведению. Аргентина стала первой из развивающихся стран, противостоящей вертикальной интеграции в условиях дерегулируемого рынка воздушного транспорта.

В конце 1980-х – 1990-х годах аэропорты многих стран были приватизированы или переданы в концессию. Данная тенденция началась в Великобритании и была перенята другими странами, предложившими новые формы владения и управления объектами инфраструктуры. В свою очередь правительством разрабатывалась соответствующая политика регулирования естественных монополий.

Отсутствие четких правил относительно вертикальной интеграции аэропорт – авиакомпания в нормативно-правовой базе страны может приводить к серьезным последствиям для конкурентной среды на рынке авиаперевозок. Так в Австралии и Чили существует строгий запрет на подобную вертикальную интеграцию. В Аргентине же подобные правила отсутствуют, таким образом, принятие решения возлагается на антимонопольный орган.

Аэропорты предоставляют доступ к сети воздушного транспорта через терминалы и взлетно-посадочные полосы. Если не производится регулирования тарифов на аэропортовые услуги, то у операторов, обслуживающих аэропорт, отсутствуют стимулы для вертикальной интеграции. Операторы могут самостоятельно устанавливать достаточно высокие тарифы на свои услуги. Однако в большинстве стран сборы и правила доступа устанавливаются государственными регулирующими органами.

Таким образом, в Австралии оператор, обслуживающий аэропорт, может владеть не более чем 5% акций авиаперевозчика. Также существует строгий запрет на вертикальную интеграцию. В Чили концессионеру также запрещается иметь контрольный пакет акций внутреннего или международного

авиаперевозчика и оказывать решающее влияние на процесс управления авиакомпанией.

К мерам, позволяющим регулировать подобную интеграцию, относятся: обеспечение свободного доступа к объектам инфраструктуры для всех имеющихся авиалиний при разумном уровне тарифов и сборов, раздельное ведение бухгалтерского учета интегрированных компаний, направленное на избежание ценовой дискриминации и перекрестного субсидирования.

Авиаперевозки - динамично развивающаяся отрасль мирового транспорта. Изменяется не только авиационная техника, но и методы, способы, модели авиационного бизнеса. Уровень взаимодействия авиакомпаний повышается от интерлайн-соглашений о совместной эксплуатации линий, к альянсам. В то же время внедрение новых информационных технологий привело к появлению новых способов и областей сотрудничества и взаимодействия между авиакомпаниями.

Все большее значение и масштабы в авиабизнесе приобретают глобальные альянсы.

**Авиационный альянс** — партнёрское объединение авиакомпаний, позволяющее достичь более высокого уровня международного сотрудничества в коммерческих авиаперевозках. Авиакомпании внутри альянса сохраняют свою юридическую самостоятельность, но при этом унифицируют такие элементы, как система бронирования, бонусная программа для авиапассажиров, вводят совместные рейсы и согласовывают расписание рейсов.

Причиной появления авиационных альянсов считается регулирование воздушного транспорта на национальном уровне. Так коммерческие авиаперевозки между Европой и США регулируются договорами по открытому небу и осуществляются только авиакомпаниями стран-участниц договора. Например, авиаперевозки между США и Францией могут осуществлять только американские и французские авиакомпании. Немецкая авиакомпания не может присутствовать на этом рынке, но благодаря членству в альянсе, немецкий авиаперевозчик Lufthansa, например, может предложить такой рейс через код-шеринг с United Airlines.

Star Alliance — старейший из существующих, крупнейший и наиболее представительный авиационный альянс в мире. Образованный 14 мая 1997 г. Star Alliance объединил сети маршрутов пяти авиакомпаний: United, Air Canada, Lufthansa, Scandinavian (SAS) и Thai. Впоследствии к нему присоединились еще двадцать три авиакомпании.

В рамках данного альянса активно применяется Frequent flyer program — интеграция программ лояльности пассажиров, которая позволяет участникам бонусных программ любой из авиакомпаний альянса накапливать и использовать мили на рейсах других авиакомпаний альянса.

Начиная с 2004 Star Alliance разделил всех своих членов на «полноправных членов» и «региональных членов». Прежде чем стать региональным членом, авиакомпания должна получить поддержку полноправного члена. У полноправных членов могут быть аффилированные авиакомпании (которые принадлежат или находятся в договорных отношениях

с полноправным членом Star Alliance). Аффилированные авиакомпании попадают под полный контроль полноправного члена в Star Alliance в части управления, политики и получения дохода.

Члены Star Alliance сегодня совершают около 19 700 рейсов ежедневно в 1077 аэропортов 175 стран, используя флот 3993 самолётов. В 2009 г. участники альянса перевезли 482 миллиона пассажиров. Альянс занимает примерно четверть рынка перевозок в оценке в пассажиро-километрах.

Создание Star Alliance было вехой в истории авиакомпаний и способствовало созданию альянсов-конкурентов SkyTeam и Oneworld.

SkyTeam Alliance — второй по величине альянс авиаперевозчиков после Star Alliance, созданный 22 июня 2000 года. Альянс объединяет 13 авиакомпаний с четырёх континентов, а также включает два ассоциированных члена. В 2009 г. участниками альянса было перевезено 448 млн. пассажиров в 898 аэропортов 169 стран. Флот альянса составил 2186 самолётов.

С 14 апреля 2006 года в SkyTeam входит Аэрофлот. Таким образом, SkyTeam стал первым международным альянсом, который включил в свой состав российскую авиакомпанию.

Oneworld — третий крупнейший авиационный альянс в мире — после Star Alliance и SkyTeam. Oneworld был создан в 1999 году и был первым альянсом авиакомпаний, который использует централизованную систему управления. Oneworld — единственный авиационный альянс, который имеет полный охват Австралии (Qantas) и единственный союз с членом из Южной Америки (LAN Airlines). В настоящее время в него входят 14 авиакомпаний. Кроме того, 15 ноября 2010 г. в состав данного альянса вошла российская авиакомпания S7 Airlines. В 2011 г. к альянсу присоединятся еще 2 крупных авиакомпании - индийская Kingfisher Airlines и германская Air Berlin. S7 Airlines стала второй российской авиакомпаний, входящей в глобальные альянсы авиаперевозчиков. В 2009 году Oneworld перевозил 318 млн. пассажиров на 2453 самолётах в общей сложности.

Следует отметить, что S7 Airlines добавила к маршрутной сети Oneworld 55 новых пунктов полета и 9 стран - Азербайджан, Армению, Грузию, Казахстан, Киргизию, Молдову, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Общее количество обслуживаемых компаниями альянса аэропортов достигло 750 в 150 странах мира.

В таблице 3 представлен рейтинг глобальных альянсов авиакомпаний в 2009 году.

**Таблица 3. Рейтинг глобальных альянсов авиакомпаний 2009 г.**

Альянс	Пасс/оборот, млн. пасс/км	Кол-во пассажиров, млн.
Star Alliance	1 023 992	482
Sky Team	936 001	448
Oneworld	733 656	318

Источник: [www.airlines-inform.ru](http://www.airlines-inform.ru) - Рейтинг глобальных альянсов авиакомпаний 2009

В 2010 г. авиакомпаниями альянса Star Alliance было перевезено 603,8 млн. пассажиров. Аналогичный показатель альянсов Sky Team и Oneworld



составил 487 и 303,7 млн. пассажиров соответственно. Следует отметить, что в 2011 году Star Alliance был признан Business Traveller Awards лучшим альянсом авиакомпаний уже 6 раз подряд.

Основная причина формирования союзов авиакомпаний за рубежом — ожидание синергетического эффекта, т. е. получения большей эффективности от совместной работы, чем могли бы добиться отдельные компании, а также сокращение издержек, что приобретает важное значение в периоды мировых финансово-экономических кризисов и природных катаклизмов. Кроме того, консолидированные авиаперевозчики стремятся достичь эффекта масштаба, в результате которого увеличение масштабов производства продукции ведет к снижению себестоимости продукции (услуг). Впрочем, всегда существует точка насыщения, при которой с увеличением программы выпуска себестоимость продукции уже не снижается, поскольку этот фактор может исчерпать себя<sup>1</sup>.

Таким образом, взаимодействие в рамках альянса стало не просто формой интеграции бизнеса, но и необходимым условием существования на рынке в условиях глобализации экономики. Консолидация позволяет авиаперевозчикам избавиться от чрезмерной конкуренции, оптимизировать маршрутную сеть, организационную структуру компании, структуру наземных служб, усилить свои позиции на рынке.

**Михайленко В.И.<sup>2</sup>**

Уральский федеральный университет  
им. первого Президента России Б.Н.Ельцина  
г.Екатеринбург, Россия

#### **ЧЕТЫРЕ ФАЗЫ СРЕДИЗЕМНОМОРСКОЙ ПОЛИТИКИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА THE FOUR PHASES OF THE MEDITERRANEAN POLICY OF THE EUROPEAN UNION**

The formation of global Mediterranean policy of the European Union started in 1972. It was focused on solving financial, technical and social issues in order to establish Mediterranean area of free trade, which today has transformed to a place of free trade EU – Mediterranean.

Формирование глобальной средиземноморской политики Европейского Сообщества восходит к 1972 году. Она была сконцентрирована на решении

---

<sup>1</sup> Деловой авиационный портал ATO.RU. Мировые авиационные альянсы: вчера и сегодня глобального партнёрства. 25.07.2011 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/mirovy-e-aviatsionnye-alyansy-vchera-i-segodnya-globalnogo-partnerstva>.

<sup>2</sup> **Михайленко Валерий Иванович** - декан факультета международных отношений Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н.Ельцина, доктор исторических наук, профессор.